DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
w KATOWICACH

KATOWICE, dnia 28 czerwca 1957 r. Nr 3 Poz. 13—15

13

UCHWAŁA Nr 21/220

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach
z dnia 2 maja 1957 r.

w sprawie wyników organizacyjnych i gospodarczych w spółdzielniach produkcyjnych za rok 1956.

Termin wykonania: 31. 12. 1957 r.

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, działając na zasadzie postanowień art. 16 ust. z dnia 20. marca 1950 r. Nr 14, poz. 130, o terenowych organach jednolitej władzy państwowej po wysłuchaniu sprawozdania Wojewódzkiego Zarządu Rolnictwa w sprawie wyników organizacyjnych i gospodarczych spółdzielń produkcyjnych za rok 1956

stwierdza, że:

1. polepszenie się sytuacji finansowej, gospodarczej i politycznej w istniejących spółdzielniach produkcyjnych w dużym stopniu wpłynęło na ich umocnienie, a także na powstanie 8 nowych spółdzielń produkcyjnych,
2. w poważnym stopniu wzrósł dochód podzielny w spółdzielniach produkcyjnych w stosunku do roku 1955 zarówno na jedną rodzinę jak i na jednego członka w stosunku rocznym,
3. zwiększyła się mechanizacja upraw polowych w spółdzielniach produkcyjnych ze strony POM-u średnio o 7% w porównaniu z rokiem 1955.
   W znacznym stopniu polepszyła się jakość wykonywanej pracy oraz jej terminowość,
4. w celu zwiększenia samorządności i praworządności, umocnienia samorządów spółdzielczych, spółdzielnie produkcyjne zorganizowały powiatowe i Wojewódzki Związek Rolniczych Spółdzielń Produkcyjnych,
5. nie potrafiono w pełni ożywić działalności samorządów spółdzielczych jak zarządów spółdzielni, komisji rewizyjnych i sądów koleżeńskich,
6. nie zabezpieczono w dostateczny sposób mienia spółdzielczego przed rozkradaniem przez niektórych nieuczciwych członków spółdzielń produkcyjnych,
7. nie zabezpieczono w dostatecznej ilości bazy paszowej w wyniku czego osiągnięcia w rozwoju hodowli i jej dochodowości nie są w pełni zadawalające,
8. Prezydia terenowych Rad Narodowych nie udzielały spółdzielniom potrzebnej pomocy organizacyjnej i gospodarczej szczególnie po VIII Plenum.

W związku z powyższym Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej

postanawia:

I. Zobowiązać Wojewódzki Zarząd Rolnictwa do udzielania spółdzielniom produkcyjnym niezbędnej pomocy agro i zootechnicznej poprzez mobilizację fachowej służby rolnej tak na szczeblu wojewódzkim jak i powiatowym.

II. Zobowiązać Prezydia Powiatowych Rad Narodowych do:
   a) sprawnego działania na odcinku wykrywania kradzieży i nadużyć dokonywanych przez nieuczciwych członków i osób postronnych na mieniu zespołowym,
   b) współpracy z samorządami spółdzielczymi na odcinku zwalczania kradzieży lub niszczenia mienia spółdzielczego,
   c) otoczenia większą niż dotychczas opieką spółdzielnie produkcyjne w szczególności nowo powstałe,
   d) przeanalizowania produkcji i zaopatrzenia w pasze tak dla zespołowego inwentarza żywego jak i na działkach przyzagrodowych w celu zlikwidowania niedoborów poprzez zwiększenie zasiewów poplonów i międzyplonów,
   e) udzielenia maksymalnej pomocy dla Powiatowych Związków Rolniczych Spółdz. Produkcyjnych, aby mogły one jako reprezentacja spółdzielń produkcyjnych przyczynić się do umocnienia samorządów i podniesienia produkcji.
   f) przeanalizowania aparatu Rad Narodowych pod kontem ich stosunku do spółdzielczości produkcyjnej, szczególnie w okresie po VIII Plenum i zajęcia stanowiska w stosunku do tych osób, które przyczyniły się do rozwiązania dobrych spółdzielń.

Wykonanie Uchwały porucza się Wojewódzkiemu Zarządowi Rolnictwa i Prez. Pow. Rad Narodowych.

Za Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej:

Sekretarz Prezydium
St. Stańczyk

Przewodniczący Prezydium
R. Nieszporek

14

ZARZĄDZENIE
REJONU DRÓG WODNYCH W KRAKOWIE

z dnia 31 maja 1957 r.

w sprawie przewozów międzybrzegowych.

Na podstawie Zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 20 sierpnia 1954 r. w sprawie organizacji siedzib, zakresu działania i właściwości terytorialnej rejonów dróg wodnych (Monitor Polski Nr 93 z 1954 r. poz. 1027) oraz Instrukcji Ministrów Żeglugi i Rolnictwa z dnia 28 października 1955 r. w sprawie przewozów międzybrzegowych na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 123 z r. 1955 poz. 1610) zarządza się co następuje:

Przewozy stałe.

§ 1.

Do uprawiania stałego przewozu publicznego między brzegami przeciwległymi mogą być dopuszczone statki z własnym

lub bez własnego napędu mechanicznego o powierzchni ponad 20 m².

§ 2.

Uruchomienie na drodze wodnej stałego przewozu publicznego, posiadającego stałe urządzenia techniczne na brzegach, w wodzie lub nad wodą, uzależniona jest od:

1. Uzyskania zezwolenia władzy wodnej tj. terenowo właściwego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej wydanego na podstawie Ustawy Wodnej z dnia 19 września 1922 r. (Dz. U. Nr 62 z 1928 r. poz. 574) w trybie ustalonym Instrukcją Ministrów Żeglugi i Rolnictwa z dnia 28 października 1955 r. w sprawie przewozów międzybrzegowych na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 123 z 1955 r. poz. 1610);
2. Zarejestrowania statku przewozowego w Rejonie Dróg Wodnych w myśl Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1950 r. w sprawie rejestracji administracyjnej statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. Nr 21 z 1950 r. poz. 186);
3. Uzyskania w Rejonie Dróg Wodnych dla statku przewozowego świadectwa zdolności żeglugowej w myśl Zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 2 sierpnia 1952 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej (Monitor Polski Nr A-82 z 1952 r. poz. 1323 oraz z 1955 r. Nr 27 poz. 269).

§ 3.

Świadectwo zdolności żeglugowej określa rodzaj i przeznaczenie urządzenia przewozowego, ustala wolną burtę, największą dopuszczalną ilość pasażerów lub towaru w tonach i wyposażenie kotwiczne, linowe, nawigacyjne, ratunkowe, przeciwpożarowe i sanitarno-higieniczne.

§ 4.

Świadectwa zdolności żeglugowej wydawane są na okres nie dłuższy niż 3 lata.

§ 5.

Przewozy międzybrzegowe podlegają odpowiednim przepisom zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10. 9. 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (M. P. Nr A-87 z 1952 r. poz. 1368).

Obsługa przewozu.

§ 6.

1. Przewóz może być obsługiwany jedynie przez osobę, która uznaną została przez RDW za uzdolnioną do samodzielnego kierowania przewozem i na tej podstawie otrzymała świadectwo przewoźnika.
2. Jeśli właściciel względnie dzierżawca przewozu nie jest uprawniony do obsługiwania statku przewozowego, winien on przyjąć wykwalifikowanego przewoźnika, odpowiadającego wymogom.
3. Służbę przewoźnika mogą pełnić tylko osoby silne, zdrowe, trzeźwe i godne zaufania. Za wszelkie czynności załogi przewozowej odpowiada przewoźnik.
4. W razie uzasadnionych zażaleń właściciel przewozu zobowiązany jest zwolnić przewoźnika i przyjąć na jego miejsce innego, odpowiadającego wymaganiom władzy żeglugowej.

§ 7.

Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika winien złożyć podanie do Rejonu Dróg Wodnych z załączeniem następujących dokumentów:

1. życiorysu,
2. wyciągu z dowodu osobistego,
3. świadectwa lekarskiego, stwierdzającego odpowiedni stan zdrowia do zawodu żeglarskiego, w szczególności zdolność rozróżniania barw oraz dobry słuch;
4. dowodu odbycia conajmniej dwuletniej pracy w zawodzie żeglarskim lub w zawodzie przewoźnika;
5. dwóch fotografii o wymiarach 4,5×6 cm.

§ 8.

Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika powinien wykazać się znajomością:

1. rodzaju, przeznaczenia i konstrukcji promu przewozowego, względnie łodzi,
2. wykonywania niezbędnych drobnych napraw, jak: uszczelnianie dna i burt, pokładu, napraw urządzeń pomocniczych i t. p. robót,
3. używania i utrzymywania w sprawności przedmiotów wyposażenia nawigacyjnego, przeciwpożarowego i ratowniczego,
4. zachowania się podczas pracy na przewozie w warunkach normalnych i w warunkach wyjątkowych jak: podczas mgły, śnieżycy, burzy, tonięcia statku, pożarze i innych nieszczęśliwych wypadkach,
5. przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu, a w szczególności w odniesieniu do ruchu, postoju, mijania statków, wyposażenia i oznakowania przewozów wodnych.

§ 9.

Rejon Dróg Wodnych po zbadaniu kwalifikacji przewoźnika wydaje mu świadectwo przewoźnika z fotografią.

§ 10.

Istniejące stałe przewozy międzybrzegowe dokonywane statkami o pow. do 20 m² włącznie mogą nadal być eksploatowane o ile organa administracji wodnej udzieliły im zezwolenia wydanego na podstawie postanowień § 8 Instrukcji Ministra Żeglugi i Rolnictwa z dnia 28. 10. 1955 r.

§ 11.

Wymienione w § 10 przewozy międzybrzegowe jako zwolnione od obowiązku posiadania świadectw zdolności żeglugowej, pod względem wyposażenia podlegają przepisom niniejszego podanym w § 17.

Przewozy niestałe.

§ 12.

Do uprawiania niestałego przewozu międzybrzegowego, a więc nieposiadającego stałych urządzeń technicznych na brzegach, w wodzie lub nad wodą, mogą być dopuszczane statki z własnym lub bez własnego, napędu mechanicznego.

§ 13.

Do uruchomienia niestałego przewozu koniecznym jest:

1. uzyskanie zezwolenia terenowo właściwego Prezydium Powiatowej Rady Narodowej, wydanego w trybie administracyjnym, po zasięgnięciu opinii z Rejonu Dróg Wodnych co do stanu technicznego promu i warunków lokalnych na danym odcinku drogi wodnej;
2. zarejestrowanie statku w Rejonie Dróg Wodnych (§ 2 ust. 2);
3. uzyskanie świadectwa zdolności żeglugowej dla statków o pow. od 20 m² wzwyż, jak w § 2 ust. 3.

§ 14.

W stosunku do statków o pow. ponad 20 m² mają zastosowanie postanowienia §§ 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.

§ 15.

W stosunku do statków o pow. do 20 m² włącznie mają zastosowanie postanowienia §§ 5. 6. 7, 8 i 9.

§ 16.

Rodzaj i przeznaczenie statku o pow. do 20 m², jego wolną burtę, największą dopuszczalną ilość pasażerów lub ładunku w tonach, ustala Rejon Dróg Wodnych w karcie rejestracyjnej.

§ 17.

Statki o pow. ponad 20 m² winny być wyposażone co najmniej w następujący sprzęt :

1. Pokładowy :
1. 4-ry łańcuchy cumownicze (na każdym narożniku po jednym),
2. 2 kotwice odpowiedniej wagi z wyposażeniem,
3. 2 bosaki okute z hakiem i ostrzem,
4. 2 laski okute lub wiosła,
5. 4 latarnie sygnałowe (dwie białe i 2 czerwone),
6. 3 flagi sygnałowe (jedna czerwono-biała i dwie czerwone),
7. 1 trąbka sygnałowa,
8. 1 dzwon lub gong.

2. Ratowniczy :
1. jedna łódź towarzysząca na 8—10 osób z wyposażeniem,
2. dwa koła ratunkowe (atestowane z rzutkami),
3. jedna pompa ręczna do wylewania wody,
4. dwa czerpaki ręczne do wybierania wody,
5. jedna apteczka przenośna z wyposażeniem.

3. Przeciwpożarowy :
1. dwa wiadra z linkami,
2. jedna siekiera (toporek),
3. dwa łomy żelazne,
4. jedna skrzynia z piaskiem i szuflami.

§ 18.

Łodzie wiosłowe-przewozowe winny być wyposażone w następujący sprzęt :

1. jedno koło ratunkowe (atestowane z rzutką,
2. jeden bosak,
3. dwa wiosła (pojazdki i dulki),
4. jedno wiosło długie-pychowe,
5. jeden czerpak ręczny do wylewania wody,
6. jedna latarnia biała,
7. jedna kotwica z łańcuszkiem odpowiedniej wagi,
8. tabliczka informacyjna o nośności ton i osób.

§ 19.

Przewozy niestałe uruchamiane sezonowo dla własnych potrzeb gospodarczych (przewozy produktów rolnych, inwentarza, materiałów budowlanych, robotników i t. d.) wymagają tylko uzyskania zgody RDW, który określa jakim warunkom pod względem bezpieczeństwa winien odpowiadać przewóz.

Przepisy dotyczące porządku i bezpieczeństwa.

§ 20.

Przewoźnik powinien utrzymywać przewóz ze wszystkimi urządzeniami w należytym stanie i czystości.

§ 21.

Przewoźnik powinien stale dbać o stan bezpieczeństwa przewozu i bezpieczeństwo osób korzystających z przewozu.

W tym celu :

1. prom (pływak) winien być kompletnie wyposażony w urządzenia stale zdatne do użycia zgodnie z zarządzeniem i dostosowane do rodzaju przewozu,
2. dojazdy do przewozu w obrębie koryta rzeki winny być utrzymane w dobrym stanie przy czym przy drogach dojazdowych winny być urządzone (w poziomie) place postojowe dla pojazdów oczekujących w kolejności na przeprawę,
3. pomosty przy brzegach jak i klapy wjazdowe i zjazdowe powinny być utrzymywane w należytym stanie, tak ażeby był zapewniony wygodny i bezpieczny dostęp do przewozu we wszystkich porach roku i przy każdym żeglownym stanie wody,
4. pojazdy mechaniczne stojące na dojazdach w spadku winny być utrzymywane przez kierowców przez włączony silnik i zahamowanie,
5. pojazdy konne stojące na dojazdach w spadku winny być utrzymywane przez hamulec i konie pod opieką woźnicy,
6. osoby oczekujące na przeprawę jak i pojazdy winny znajdować się w odpowiedniej odległości od miejsca cumowania promu (pływaka) co najmniej 10 m od wody,
7. miejsca cumowania winny być zaopatrzone w dwa punkty zakotwiczające, zapewniające unieruchomienie jednostki pływającej przy różnych stanach wody w rzece,
8. przewoźnik pozostawiający prom (pływak) na czas postoju winien go przymocować łańcuchami i uwiązać do brzegowych punktów zakotwiczenia po czym zamknąć cumy kłódkami,
9. wejście jak i wjazd na prom (pływak) bez zezwolenia przewoźnika jest niedozwolone, co należy podać do publicznej wiadomości na tablicy umieszczonej przed wejściem na prom (pływak), a niezależnie od tego wjazd (wejście) winien być przez przewoźnika zamknięty barierką lub łańcuchem.
Przed odjazdem winien być zamknięty w ten sposób wjazd na prom (pływak). Zamknięcia nie wolno usuwać przed lądowaniem, aż dopiero po przybiciu promu (pływaka) i należytym umocowaniu go przy brzegu.

§ 22.

1. Przed uruchomieniem przewozu przewoźnik obowiązany jest sprawdzić wyposażenie promu (pływaka) jak i całego urządzenia, oraz sprawdzić czy prom (pływak) jest należycie umocowany do brzegu i po stwierdzeniu stanu zgodnego z przepisami oświadczyć czekającym gotowość służenia przewozem.
2. Pasażerowie, jeźdźcy i piesi, pojazdy konne i mechaniczne mają być przeprawiane w kolejności przybycia do przewozu względnie z uwagi na warunki bezpieczeństwa według wskazówek przewoźnika.
3. Przewoźnikowi nie wolno pod żadnym pozorem dopuścić do załadowania promu (pływaka) ponad przewidzianą zezwoleniem nośność i linię wodną przy czym ciężar załadunku winien być równomiernie rozłożony. Bez zezwolenia przewoźnika ruch ładunku na promie (pływaku) jest niedozwolony.
4. Względem pasażerów przewoźnik i jego pomocnicy winni przestrzegać należytej uprzejmości i grzeczności.
5. Pasażerowie na przewozie powinni zachowywać się spokojnie i stosować się do zarządzeń i nakazów przewoźnika.
6. Jeźdźcy powinni zsiąść z koni i na przewozie trzymać je za uzdy. Woźnice mają stać przy wyprzągniętych zwierzętach pociągowych. Podróżujący pojazdami konnymi lub mechanicznymi powinni za wyjątkiem chorych zejść z pojazdów.
7. Koła pojazdów znajdujących się na promie (pływaku) winny być zahamowane względnie zablokowane drewnianymi podkładkami (klinami).
8. Niespokojnych, niebezpiecznych lub złośliwych zwierząt nie wolno przeprawiać równocześnie z innymi zwierzętami lub ludźmi. Jeźdźcy, woźnice, poganiacze zwierząt itp. winni ustawiać zwierzęta i wozy według wskazówek przewoźnika.
9. Osoby pijane przewoźnik może wykluczyć od przeprawy, jak również obowiązany jest do wykluczenia takich osób na żądanie pasażerów.

10. Po przybiciu do brzegu opuszczenie promu (pływaka) następuje według wskazówek przewoźnika, do których pasażerowie są obowiązani zastosować się.
11. W okresie wysokich wód i wylewów w granicach ustalonych i zamarkowanych, gdy wsiadanie i wysiadanie na miejscu lądowania jest utrudnione lub niemożliwe, przewoźnik winien według możności dołożyć wszelkich starań, ustawić pomosty z desek itp. ażeby pasażerowie mogli wylądować bezpiecznie, wygodnie i suchą nogą.

Szczegółowe przepisy ruchowe dla przewoźników.

§ 23.

1. Jeżeli prom (pływak) obsługuje dwóch przewoźników to podczas okresu uruchamiania przewozu jeden przewoźnik pozostaje na promie (pływaku) i utrzymuje go pod kątem, by woda dociskała go do brzegu, zaś drugi przewoźnik po dobiciu do brzegu przycumowuje prom (pływak) do brzegowych punktów zakotwiczenia dwoma łańcuchami po rogach promu (pływaka) oraz sprawdza pewność zakotwiczenia.
2. Jeżeli prom (pływak) obsługuje jeden przewoźnik to winien zabezpieczyć prom (pływak) przez wrzucenie kotwicy na brzeg oraz przez trwałe ustawienie promu pod kątem, by woda dobijała prom do brzegu, poczym może zejść z promu (pływaka), celem zakotwiczenia jak w ust. 1. a następnie zaraz wrócić na pokład promu (pływaka) odpiąć barierki i dopilnować właściwego wyładunku.
3. W czasie odcumowania pływaka o ile obsługuje go dwóch przewoźników wówczas jeden przewoźnik winien znajdować się na promie (pływaku), drugi zwalniać prom (pływak) z zakotwiczenia stałego jak i ruchowego tj. z kotwicy.
4. W czasie odcumowania promu (pływaka) od brzegu o ile obsługuje go jeden przewoźnik, wówczas tenże przewoźnik sprawdza trwałe ustawienie promu (pływaka) pod kątem, by woda dociskała prom (pływak) do brzegu później wychodzi na brzeg zwalnia kotwicę wkładając ją na pokład poczym zwalnia jeden łańcuch narożnikowy, wkłada do pływaka, zwalnia drugi łańcuch narożnikowy i łącznie z nim udaje się na prom (pływak).
5. Przed zwolnieniem promu (pływaka) z zakotwiczenia przewoźnik ustawia pływak pod kątem, celem uruchomienia do jazdy w stronę przeciwległego brzegu, potem sprawdza czy na trasie nie widać innnej jednostki pływającej lub nie słychać jej sygnału.
6. O ile na trasie pojawia się galar lub inna większa jednostka pływająca przewoźnik winien pływak wstrzymać i dać pierwszeństwo przepływu tymże jednostkom.
7. Przewoźnicy jednostek pływających międzybrzegowych przeznaczonych tylko dla ruchu osobowego zwolnieni są od obowiązku cumowania dwoma łańcuchami do brzegowych punktów zakotwiczenia, lecz nakłada się na nich obowiązek trwałego kotwiczenia jednym łańcuchem lub linką przy czym przewoźnik przepływając do brzegu winien wydać pasażerowi polecenie przywiązania linki łodzi do trwałego punktu zakotwiczenia.
8. Na dłuższy postój w szczególności na noc, prom (pływak) ma być ustawiony wzdłuż brzegu i przycumowany za pomocą liny stalowej oraz łańcucha kotwicznego zamkniętego na kłódkę.

Nadzór nad przewozami.

§ 24.

Nadzór nad przewozami międzybrzegowymi należy do zakresu działania terytorialnie właściwego organu administracji wodnej, organów Milicji Obywatelskiej, a nadto w zakresie bezpieczeństwa ruchu na wodach żeglownych i spławnych — do organów Rejonów Dróg Wodnych.

§ 25.

1. Kontrola przewozu może być przeprowadzona w każdej chwili, gdy bezpieczeństwo ruchu tego wymaga lub przy okazji służbowych przejazdów przedstawicieli władzy żeglugowej.
2. Stan przewozów sprawdzają Rejony Dróg Wodnych co najmniej dwa razy w roku tj. na wiosnę i w jesieni.

§ 26.

Posiadacz względnie przewoźnik zobowiązany jest donieść władzy żeglugowej o wykonywanych na przewozach remontach kapitalnych. Po otrzymaniu takiego zawiadomienia władza żeglugowa zarządza na koszt właściciela rewizję stanu przewozu.

Postanowienia karne.

§ 27.

1. Winni wykroczeń przeciw postanowieniom niniejszych przepisów lub zarządzeń w nich powołanych będą pociągani do odpowiedzialności karno-administracyjnej na podstawie art. 15 Ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 26 z 1952 r. poz. 182).
2. Niezależnie od ścigania karnego do winnych wykroczeń stosowane będą sankcje przewidziane w art. 16 wyż. cyt. ustawy oraz grzywny, nakładane i ściągane w drodze doraźnych mandatów karnych przez organa władzy żeglugowej.

Postanowienia końcowe.

§ 28.

1. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.
2. Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Rejonu Dróg Wodnych w Krakowie z dnia 20 lipca 1956 r. w sprawie przepisów międzybrzegowych ogłoszone w Dzienniku Urzędowym W.R.N. w Krakowie, Katowicach i Kielcach.

Dyrektor
mgr inż. Antoni Piekarz

15

OGŁOSZENIE

o sporządzeniu protokółu zdawczo-odbiorczego, przedsiębiorstwa przejętego na własność Państwa.

Na podstawie § 73 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30. 1. 1947 r. w sprawie trybu postępowania przy przejmowaniu przedsiębiorstw na własność Państwa (Dz. U. Nr 16, poz. 62) oraz zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20. 8. 1948 r. ogłasza się, że sporządzony zostanie dodatkowy protokół zdawczo-odbiorczy następującego przedsiębiorstwa przejętego na własność Państwa:

„Elektrobau Bode und Co — Gesellschaft mit beschränkter Haftung Mikołów".

Termin sporządzenia protokołu zdawczo-odbiorczego powyższego przedsiębiorstwa ustala się na dzień: 2 sierpnia 1957 r. godz. 9-ta w miejscu siedziby przedsiębiorstwa w Mikołowie przy ul. Żwirki i Wigury 60.

Wzywa się właścicieli powyższego przedsiębiorstwa oraz właścicieli składników majątkowych znajdujących się w powyższym przedsiębiorstwie do stawienia się w miejscu i czasie wyznaczonym do sporządzenia protokołu zdawczo-odbiorczego. Niestawiennictwo nie wstrzymuje sporządzenia protokołu.

Zakłady Wytwórcze Transformatorów Mikołów

Redakcja i Administracja Dziennika Urzędowego Wojewódz kiej Rady Narodowej — Prezydium Wojew. Rady Narodowej
Katowice ul. Jagiellońska 25, I p. pok. 251 — tel. 359.

Prenumerata roczna ze skorowidzem — zł. 18.
Cena pojedyńczego egzemplarza do 4-ch stron druku — zł. 0,90, przy większej ilości stron — o 0,30 od każdej drukowanej strony.
Ceny ogłoszeń: cała strona — zł. 240, 3/4 strony — zł. 210, 1/2 strony — zł. 165, 1/4 strony — zł. 90, 1/8 strany — zł. 60, za wiersz mm 1 szp. — zł. 2,70, za układ tabelaryczny dolicza się 100 %.
Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów — ryczałt zł. 9.
Należność za prenumeratę kierować należy: Narodowy Bank Polski — III Oddział Miejski w Katowicach — konto Nr 420-95/1—336 — cz. 15, dz. 5, rozdz. 19.
Administracja Dziennika Urzędowego W. R. N. w Katowicach.

ODBIORCA: Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena zł 0,90

KZG. 2a 1282 6. 57 R-16 1.800 egzempl. A 1 druk. 60 gr.